

REZULTATI SAVJETOVANJA SA ZAINTERESIRANOM JAVNOSTI PROVEDENOG

OD 27. VELJAČE DO 13. OŽUJKA 2025.

Prijedlog Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin

Članak Pravila	Podnositelj primjedbe	Primjedba (Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin)	Odgovor	Obrazloženje
Načelne primjedbe	Anoniman	<p>Vezano uz namjeravane izmjene Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin te Općih uvjeta terminala za ukapljeni prirodni plin (dalje u tekstu: Opći uvjeti), iz nacрта istih, objavljenih u postupku javnog savjetovanja, proizlazi da bi se primjenjivali na postojeće, ranije sklopljene, ugovore o korištenju terminala za ukapljeni prirodni plin.</p> <p>Uvodno ističemo kako je definicija općih uvjeta [ugovora] dana u čl. 295. st. 1. Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023) koji određuje da su opći uvjeti ugovora ugovorne odredbe sastavljene za veći broj ugovora koje jedna ugovorna strana (sastavljač) <u>prije ili u trenutku sklapanja ugovora</u> predlaže drugoj ugovornoj strani, bilo da su sadržani u formularnom (tipskom) ugovoru, bilo da se na njih ugovor poziva. Prvi dio navedene odredbe ima instruktivno značenje, da sastavljač i ponuđeni budu upozoreni da ih sastavljač mora predočiti drugoj strani, a ova da se s njima upozna prije sklapanja ugovora.</p>	Pojašnjeno	<p>Prigovor da se izmjene Općih uvjeta ne mogu primjenjivati na ugovore o korištenju terminala sklopljene prije stupanja na snagu tih izmjena, načelno bi bio osnovan kada bi se to pitanje ocjenjivalo isključivo prema pravilima zabrane retroaktivnog djelovanja propisa i članku 295. Zakona o obveznim odnosima (ZOO), kojim se uređuje valjanost općih uvjeta ugovora.</p> <p>Međutim, u konkretnom slučaju to pitanje je dodatno i valjano uređeno samim Pravilima korištenja terminala, koji predstavljaju podzakonski propis donesen temeljem ovlasti iz Zakona o tržištu plina i Zakona o terminalu za UPP. Opći uvjeti su sastavni dio tih Pravila i time imaju pravnu narav propisa, a ne samo ugovorne odredbe u smislu čl. 295. ZOO.</p> <p>Člankom 14. ugovora o korištenju terminala, koji su korisnici potpisali, sadrži izričitu odredbu da korisnik prihvaća mogućnost promjene propisa tijekom trajanja ugovora, te se obvezuje sklopiti dodatak radi usklađenja ugovora s izmijenjenim propisima.</p>

		<p>Da bi opći uvjeti obvezivali potrebno je da su prethodno ispunjene pretpostavke za valjanost njihove primjene. Navedene pretpostavke su da su isti objavljeni na uobičajen način, da su sadržani u tekstu ugovora ili da se ugovor na njih poziva i da su ponuđenom bili poznati ili morali biti poznati u trenutku sklapanja ugovora.</p> <p>Ističemo kako je namjera da se Opći uvjeti primjene na postojeće ugovore u suprotnosti s posljednjom pretpostavkom za njihovu valjanost, a time i u suprotnosti sa čl. 295. st. 5. Zakona o obveznim odnosima kojim je propisano da opći uvjeti obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti <u>poznati u vrijeme sklapanja ugovora</u>.</p> <p>Po prirodi stvari, ako opći uvjeti (zapravo izmjene i dopune već postojećih općih uvjeta) nisu postojali u trenutku sklapanja ugovora onda nisu niti mogli biti poznati drugoj ugovornoj strani.</p> <p><u>Drugim riječima Opći uvjeti se ne mogu primijeniti na postojeće ugovore o korištenju terminala za ukapljeni prirodni plin jer korisnicima navedeni Opći uvjeti nisu bili poznati u vrijeme sklapanja navedenih ugovora.</u></p> <p>Također navodimo i kako je čl. 296. st. 1. Zakona o obveznim odnosima određeno da su ništetne odredbe općih uvjeta ugovora koje, suprotno načelu savjesnosti i poštenja, prouzroče očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja</p>		
--	--	---	--	--

	<p>sastavljača ili ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora, čak i ako su opći uvjeti koji ih sadrže odobreni od nadležnog tijela.</p> <p>Navedeno ističemo iz razloga što iz prijelaznih i završnih odredbi Pravila korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin proizlazi da bi se Opći uvjeti primjenjivali na postojeće ugovore, a što takve odredbe čini ništetnima.</p> <p>Dodatno, i svaka odredba ugovora ili općih uvjeta, kojom ugovorna strana (suugovaratelj sastavljača) unaprijed daje suglasnost na primjenu budućih izmjene i dopuna općih uvjeta predstavlja ništetnu odredbu.</p> <p>Kako su i ugovor o korištenju terminala za ukapljeni prirodni plin i Opći uvjeti formularni ugovori koje je pripremio operator, pri čemu korisnik nije imao mogućnost utjecati ili izmijeniti sadržaj, razvidno je kako bi takva jednostrana izmjena općih uvjeta ugovora, a time i izmjena ugovora, bila suprotna načelu savjesnosti i poštenja i uzrokovala očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja sastavljača.</p> <p>Upućujemo pritom i na sudsku praksu koja je potvrdila navedene stavove.</p> <p>Tako primjerice, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske u presudi Pž 9947/2013-4 od 5.10.2016. ističe „<i>Prethodno, ovaj sud napominje da tuženik nije smio naknadu (...) odmjeriti prema Odluci o naknadama VBL-a od 16. veljače 2011., budući da ta odluka nije bila sastavni dio ugovora sklopljenog između ovdje</i></p>	
--	--	--

	<p><i>parničnih stranaka. Naime, ta je odluka donesena gotovo tri godine nakon sklapanja Ugovora (...) pa zato tužitelj u vrijeme sklapanja ugovora (...) nije ni mogao bio upoznat s tom naknadnom izmjenom tuženikovih općih uvjeta ugovora. Naime, prema odredbi članka 295. stavak 5. Zakona o obveznim odnosima („Narodne novine” broj 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15) opći uvjeti obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora. Dakle, upravo zbog toga što su u vrijeme sklapanja ugovora (...) tužitelju bili poznati samo Opći uvjeti (...), ali ne i kasnije izmjene tih općih uvjeta, naknadne tuženikove izmjene općih uvjeta ugovora ne mogu biti sastavni dio ugovora sklopljenog između ovdje parničnih stranaka.</i></p> <p><i>S tim u vezi ovaj sud napominje da su u smislu odredbe članka 296. stavak 1. Zakona o obveznim odnosima ništetne odredbe tuženikovih Općih uvjeta (...) u dijelu u kojem se navodi da u smislu tih općih uvjeta ugovor podrazumijeva sve kasnije izmjene i dopune općih uvjeta koji čine njegove sastavne dijelove i članak 7. tih Uvjeta koji propisuje da se smatra da je (...) prihvatio sve naknadne izmjene i dopune tih uvjeta. Naime, upravo zbog toga što opći uvjeti obvezuju ugovornu stranku (u konkretnom slučaju, tužitelja) samo ako su joj bili poznati u vrijeme sklapanja ugovora, po prirodi stvari opći uvjeti ugovora (zapravo izmjene i dopune tih uvjeta odnosno tuženikova Odluka o naknadama od 16. veljače 2011.) koje je tuženik sastavio gotovo tri godine nakon sklapanja ugovora tužitelju nisu mogli biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora</i></p>		
--	--	--	--

(...). Osim toga, upravo zbog toga što se radi se o tuženikovo jednostranoj promjeni općih uvjeta na koje tužitelj nije mogao utjecati (štoviše, prema članku 7. tih uvjeta pretpostavlja se da se tužitelj suglasio s tim promjenama ako je tuženik preporučenom pošiljkom uputio tužitelju promjene općih uvjeta i ako tužitelj nije stavio prigovor u roku od osam dana od dana odašiljanja na svoju adresu; dakle, ne traži se čak niti dokaz da je tužitelj te promjene doista i primio), takve odredbe tuženikovih općih uvjeta predstavljaju očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja sastavljača općih uvjeta ugovora - tužitelja. Upravo zbog navedenog, te odredbe tuženikovih Općih uvjeta (...) su ništetne pa stoga tuženik nije smio obračunati tužitelju naknadu (...).“

Isti stav zauzima i Županijski sud u Slavonskom Brodu u presudi Gž-447/2020 od 21.7.2020. kada ističe „Iz dokumentacije u spisu proizlazi i da je tijekom trajanja ugovora došlo do promjena uvjeta poslovanja, tako da su u vrijeme sklapanja ugovora bili na snazi bili Opći uvjeti poslovanja tužitelja od 1. svibnja 2015., a da su u vrijeme raskida ugovora na snazi bili Opći uvjeti tužitelja od 4. srpnja 2016., prema kojima je tužitelj formirao predmetno dugovanje. Drugostupanjski sud prihvaća zaključak prvostupanjskog suda da se za zasnivanje i za raskid ugovora imaju primijeniti Opći uvjeti koji su bili na snazi u vrijeme zaključenja ugovora, donosno Opći uvjeti od 1. svibnja 2015.(...).“

	<p>Navedene konkretne presude nisu bile predmetom revizijskih postupaka pred Vrhovnim sudom Republike Hrvatske, međutim, Vrhovni sud Republike Hrvatske zauzeo je identično razumijevanje u svojim ranijim odlukama VSRH Rev 1096/1999 od 7. ožujka 2001., VSRH Rev 753/1999 od 3. srpnja 2002., VSRH Gzz 122/2002; VSRH Rev 1061/2002 od 13. studenog 2002, te VSRH Rev 1109/2002 od 12. veljače 2004.</p> <p>Također, i u stručnom članku prof. dr. sc. Silvije Petrić „Opći uvjeti ugovora prema novom ZOO-u“, objavljenom u časopisu Pravo u gospodarstvu, broj 4/2006, str. 199-242, autorica potvrđuju kako „<i>Stranke obvezuju opći uvjeti kakvi su postojali i za kakve je znala i morala znati u vrijeme zaključenja ugovora, tj. kasnije izmjene općih uvjeta, makar su izvršene prije ispunjenja obveze sastavljača općih uvjeta, ne obvezuju drugu stranu. No izmjene će djelovati prema pristupniku ugovoru ako su za njega povoljnije. Takav stav se široko prihvaća u pravnoj teoriji, a i u sudskoj praksi.</i>“</p> <p>Zaključno, ističe se kako izmjena Općih uvjeta ne predstavlja promijenjenu okolnost koja bi operatoru davala pravo tražiti izmjenu ugovora, već izmjena Općih uvjeta predstavlja (nedopuštenu i ništetnu) izmjenu sklopljenih ugovora o korištenju terminala za ukapljeni prirodni plin. Međutim i neovisno o navedenom da bi promijenjena okolnost (što izmjena Općih uvjeta nije) davala pravo na izmjenu ugovora ista bi morala biti izvanredna, nepredvidiva u vrijeme</p>	
--	---	--

		<p>sklapanja ugovora i koju ugovorna strana koja se na nju poziva nije mogla uzeti u obzir prilikom sklapanja ugovora ili izbjeći ili savladati. Drugim riječima promijenjena okolnost mora biti okolnost koja je izvan utjecaja one ugovorne strane koja se na nju poziva, a ne može biti uzrokovana postupcima i raspolaganjima te ugovorne strane.</p>		
<p>Načelne primjedbe</p>	<p>Anoniman</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Retroaktivna primjena je nezakonita <ul style="list-style-type: none"> ○ Predložene izmjene Pravila o korištenju terminala i Općih uvjeta predviđaju primjenu na već postojeće ugovore. Međutim, ugovorni uvjeti mogu biti obvezujući samo ako su bili poznati ili su trebali biti poznati ugovornim stranama u trenutku sklapanja ugovora. Budući da ovi novi uvjeti nisu postojali u tom trenutku, njihova retroaktivna primjena nije pravno dopuštena. 2. Kršenje načela ugovorne pravičnosti <ul style="list-style-type: none"> ○ Opći uvjeti ugovora moraju biti dogovoreni između obje strane prije ili u trenutku sklapanja ugovora. Njihova jednostrana izmjena nakon sklapanja ugovora suprotna je temeljnim načelima savjesnosti i poštenja te dovodi do neravnoteže u pravima i obvezama, gdje jedna strana (Operator) može nametnuti nove obveze drugoj (korisniku). 	<p>Pojašnjeno</p>	<p>Prigovor da se izmjene Općih uvjeta ne mogu primjenjivati na ugovore o korištenju terminala sklopljene prije stupanja na snagu tih izmjena, načelno bi bio osnovan kada bi se to pitanje ocjenjivalo isključivo prema pravilima zabrane retroaktivnog djelovanja propisa i članku 295. Zakona o obveznim odnosima (ZOO), kojim se uređuje valjanost općih uvjeta ugovora. Međutim, u konkretnom slučaju to pitanje je dodatno i valjano uređeno samim Pravilima korištenja terminala, koji predstavljaju podzakonski propis donesen temeljem ovlasti iz Zakona o tržištu plina i Zakona o terminalu za UPP. Opći uvjeti su sastavni dio tih Pravila i time imaju pravnu narav propisa, a ne samo ugovorne odredbe u smislu čl. 295. ZOO. Člankom 14. ugovora o korištenju terminala, koji su korisnici potpisali, sadrži izričitu odredbu da korisnik prihvaća mogućnost promjene propisa tijekom trajanja ugovora, te se obvezuje sklopiti dodatak radi usklađenja ugovora s izmijenjenim propisima.</p>

		<p>3. Ograničenja tipskih ugovora</p> <ul style="list-style-type: none">○ Ugovor o korištenju LNG terminala i Opći uvjeti su tipski ugovori koje je isključivo sastavio Operator, bez mogućnosti korisnika da pregovaraju o njihovom sadržaju. Omogućavanje Operateru da ih naknadno jednostrano mijenja narušava pravnu sigurnost i ugovornu pravičnost. <p>4. Nevaljanost predloženih odredbi</p> <ul style="list-style-type: none">○ Svaka ugovorna odredba koja omogućava jednoj strani da samostalno nameće buduće izmjene bez izričitog pristanka druge strane pravno je ništetna. Budući da bi predložene promjene prisilile postojeće korisnike da prihvate nove uvjete bez njihove suglasnosti, one nisu pravno održive. <p>5. Ne radi se o opravdanoj promjeni okolnosti</p> <ul style="list-style-type: none">○ Kako bi se ugovor mogao mijenjati zbog promijenjenih okolnosti, te okolnosti moraju biti izvanredne, nepredvidive i izvan kontrole ugovorne strane na koju utječu. Odluka operatera da izmijeni Opće uvjete ne ispunjava ove kriterije i ne može biti valjan razlog za izmjenu postojećih ugovora.		
--	--	---	--	--

		<p>Zaključak: Predložene izmjene krše temeljna pravna načela jer pokušavaju retroaktivno primijeniti nove uvjete, narušavaju ugovornu pravičnost i destabiliziraju ugovorne odnose. Takvo jednostrano nametanje novih obveza neprihvatljivo je i pravno neutemeljeno</p>		
Članak 3. stavak 2. točka 15.	Anoniman	<ul style="list-style-type: none"> • Predlažemo da Kvaliteta UPP-a bude definirana kao Standardna kvaliteta plina u Općim uvjetima opskrbe plinom. • Predložene promjene bi negativno utjecale na financijski položaj korisnika LNG terminala i poremetile postojeće dugoročne ugovore s dobavljačima. Budući da su ovi ugovori usklađeni s važećim pravilima korištenja terminala, bilo kakve izmjene bi prisilile korisnike na reviziju ugovornih uvjeta, što bi dovelo do značajnih troškova. Operator LNG terminala trebao bi pristupiti promjenama sveobuhvatno, uzimajući u obzir cjelokupno funkcioniranje plinskog tržišta i procijeniti financijski utjecaj na sve sudionike prije donošenja odluka. 	Pojašnjeno	<p>Definicije u pravilima imaju isključivo terminološku funkciju, osiguravajući dosljednost i pravnu jasnoću, dok se tehnički zahtjevi i standardi propisuju u odgovarajućim normativnim odredbama. Stoga definicija kvalitete UPP-a nije mjesto za normiranje standardne kvalitete plina. Standardna kvaliteta plina već je precizno uređena člankom 44., koji jasno propisuje obvezu korisnika terminala u tom pogledu. S obzirom na to da je ova materija već adekvatno normirana, detaljan odgovor na primjedbu sadržan je u komentarima na članak 44. Prijedloga pravila.</p>
Članak 3. stavak 2. točka 15.	Anoniman	<p>U stavku 2. točki 15. definirana je Kvaliteta UPP-a. Istu je potrebno vezati na Tablicu 3. Priloga 2. važećih Općih uvjeta opskrbe plinom koju donosi Hrvatska energetska regulatorna agencija. Stavkom 3. članka 41. Općih uvjeta opskrbe plinom (NN br. 50/18, 88/19, 39/20, 100/21, 103/22, 68/23) propisano je kako kvaliteta plina obuhvaća tehničke zahtjeve kvalitete opskrbe plinom čijim poštivanjem operator plinskog sustava, operator terminala za UPP, operator mjesta za opskrbu UPP-om i/ili SPP-om, organizator zatvorenog</p>	Pojašnjeno	<p>Vezivanje kvalitete UPP-a uz Tablicu 3. Priloga 2. Općih uvjeta opskrbe plinom nije primjereno unutar definicije u članku 3. stavku 2. točki 15., jer definicije u pravnim aktima služe, u pravilu, terminološkom preciziranju pojmova, a ne propisivanju tehničkih zahtjeva ili normi. Standardna kvaliteta plina već je precizno uređena člankom 44., koji jasno propisuje obvezu korisnika terminala u tom pogledu. S obzirom na to da je ova materija već adekvatno normirana, detaljan odgovor na primjedbu sadržan je u komentarima na članak 44. prijedloga pravila.</p>

		distribucijskog sustava osigurava korisniku sustava ili krajnjem kupcu usklađenost parametara kvalitete plina sa standardnom kvalitetom plina propisanom u Tablici 3. iz Priloga 2. Općih uvjeta opskrbe plinom (NN br. 50/18, 88/19, 39/20, 100/21, 103/22, 68/23).		
Članak 10. stavak 4.	Anoniman	„(4) The Operator shall form capacity blocks in a way that ensures optimal use of the Terminal system and regasification capacities, as well as economic sustainability and operational efficiency when providing Terminal services.“ Based on the proposed Rules of Operation, the Operator should publish auction details at least 30 days before the auction, or 7 days in advance for Spot Cargo. These details must include total available capacity, capacity blocks, price, auction schedule, and the start and duration of each bidding round. Although the size of a single capacity block is not specified in the Rules of Operation, we suggest using smaller capacity blocks expressed in kWh to allow Terminal Users to book more customized capacity.	Pojašnjeno	Prijedlog smanjenja veličine blokova kapaciteta uzet će se u razmatranje, uz analizu utjecaja na ukupnu iskorištenost kapaciteta i komercijalnu održivost terminala. Budući da pravila ne propisuju fiksnu veličinu blokova, konačna veličina bit će definirana uzimajući u obzir interese korisnika i optimalno upravljanje kapacitetima. Odluka o strukturi blokova kapaciteta bit će objavljena pravovremeno prije aukcije, sukladno pravilima.
Članak 12.	Anoniman	In the Croatian version, in Article 12, "terminal user" is not capitalized. To ensure clarity, we suggest defining "terminal user" explicitly, and specifying that an existing terminal user—who already has a contract with the Terminal Operator at the time of the auction—can participate in the auction without having to sign Registration Agreement.	Pojašnjeno	Pravila jasno razlikuju pojmove korisnika terminala i registriranog korisnika terminala, pri čemu svaka kategorija ima jasno definirana i različita prava u odnosu na korištenje usluga terminala. S obzirom na ovu distinkciju, smatramo da dodatna definicija „korisnika terminala“ na predloženi način nije potrebna. Nadalje, pravila u prijelaznim i završnim odredbama jasno propisuju mogućnost sudjelovanja u aukcijama postojećim korisnicima terminala, bez potrebe za potpisivanjem registracijskog ugovora, dok se registracija odnosi isključivo na nove subjekte koji prethodno nisu imali ugovor s operatorom terminala.

Članak 14.	Anoniman	The starting price P_0 shall be determined as the product of the energy value of an individual capacity block and the tariff item for the LNG regasification, in accordance with the valid decision determining the tariff items for the liquefied natural gas regasification. Will the price achieved in the auction for a certain bidder be fixed and binding for both the Terminal User and the Terminal Operator, or will it change if HERA modifies the valid decision determining the tariff items for liquefied natural gas regasification?	Pojašnjeno	Cijena ostvarena na aukciji nije fiksna u potpunosti, već se konačna cijena kapaciteta u trenutku korištenja usluga terminala određuje kao zbroj u tom trenutku važeće tarifne stavke za prihvrat i otpremu ukapljenog prirodnog plina i aukcijske premije. U skladu s navedenim je u članak 14. dodan stavak 16. koji uređuje predmetnu cijenu.
Članak 22.	Anoniman	LNG borrowing and lending In the Rules of Operation, B&L is classified as a borrowing/lending transaction, but the tax authority has reclassified it as a sale transaction. We would like to highlight the potential need to revise the rules to ensure compliance with the law, other regulations, and the tax authority's classification.	Pojašnjeno	Pravila posudbe i povrata UPP-a u sklopu zajedničkog korištenja terminala mogu se promatrati iz dva aspekta. S operativnog stajališta, riječ je o optimalnom operativnom modelu rada terminala. Ovaj model omogućuje učinkovito korištenje kapaciteta i osigurava fleksibilnost korisnicima, dok operator terminala, isključivo administrativno evidentira i upravlja procesom. S pravnog aspekta, posudba i povrat UPP-a podliježu zakonskim obvezama, uključujući regulaciju pravnog i poreznog tretmana. Međutim, ove transakcije ne mijenjaju svoju temeljnu svrhu kao operativni mehanizam ključan za stabilno upravljanje terminalom. Budući da su posudba i povrat UPP-a sastavni dio postojećeg modela zajedničkog korištenja terminala, isti će se i dalje primjenjivati. Pitanje pravnog tretmana posudbe i povrata UPP-a u najvećem je dijelu uređeno Ugovorom o zajedničkom korištenju terminala, koji predstavlja ključni okvir za regulaciju odnosa među korisnicima terminala. U tom kontekstu, eventualne

				izmjene ugovora moguće su ako korisnici ocijene da su iste potrebne.
Članak 26. stavak 3. točka 2.	Anoniman	<ul style="list-style-type: none"> • Preporučujemo zadržavanje vremenskog okvira od četiri dana. • Predložene promjene bi negativno utjecale na financijski položaj korisnika LNG terminala i poremetile postojeće dugoročne ugovore s dobavljačima. Budući da su ovi ugovori usklađeni s važećim pravilima korištenja terminala, bilo kakve izmjene bi prisilile korisnike na reviziju ugovornih uvjeta, što bi dovelo do značajnih troškova. Operater LNG terminala trebao bi pristupiti promjenama sveobuhvatno, uzimajući u obzir cjelokupno funkcioniranje plinskog tržišta i procijeniti financijski utjecaj na sve sudionike prije donošenja odluka. 	Prihvća se	Operator terminala prihvaća prijedlog vraćanja vremenskog raspona za naznaku dolaska brodova u godišnjem rasporedu usluga na četiri dana. uzimajući u obzir širi komercijalni kontekst i ugovorne obveze korisnika.
Članak 26. stavak 3.	Anoniman	U stavku 3. članka 26. prijedloga Pravila navedeno je kako godišnji raspored usluga mora sadržavati planirane datume dolazaka brodova na terminal, naznačene u vremenskom okviru od tri dana. Vezano na vremenski okvir dolaska broda, ranijim Pravilima je bio propisan okvir od šest dana, nakon toga je okvir smanjen na četiri dana, pa je nejasno iz kojeg razloga se sad ponovno predlaže smanjenje na tri dana. Predlažemo zadržavanje vremenskog okvira od četiri dana, s obzirom da ovako predložene izmjene negativno utječu na financijsku poziciju korisnika terminala za UPP i na postojeće (dugoročne) komercijalne ugovore s dobavljačima UPP-a. Ugovorni uvjeti iz ugovora o dobavi UPP-a prethodno su usklađeni s postojećim Pravilima korištenja terminala za UPP i bilo kakve izmjene ovog tipa bi izravno negativno utjecale na	Prihvća se	Operator terminala prihvaća prijedlog vraćanja vremenskog raspona za naznaku dolaska brodova u godišnjem rasporedu usluga na četiri dana. uzimajući u obzir širi komercijalni kontekst i ugovorne obveze korisnika.

		<p>korisnike jer bi isti bili primorani izmijeniti ugovorne uvjete, a što bi rezultiralo velikim financijskim troškom. Nužno je da operator terminala za UPP prilikom predlaganja izmjena pojedinih odredbi gleda širu sliku funkcioniranja tržišta plina i da u obzir uzima sve sudionike u dobavnom lancu te prethodno utvrdi kako te promjene utječu na financijsku poziciju svojih korisnika.</p>		
<p>Članak 29. do članka 32.</p>		<p>Vezano na izmjene u dijelu usklađivanja planova godišnjih rasporeda od strane operatora terminala za UPP, skrećemo pozornost kako bi provedbom predloženih odredbi korisnici terminala za UPP bili dovedeni u situaciju nepredvidivosti. Naime, korisnici terminala za UPP trenutno imaju mogućnost međusobnog dogovora, a u slučaju da isti ne mogu postići znaju na koji način će biti raspodijeljen njihov kapacitet uplinjavanja. U slučaju primjene predloženih pravila, korisnici terminala za UPP neće moći pretpostaviti svoje pozicije prije dostave godišnjeg plana od strane operatora, a što će posljedično utjecati i na njihove financijske pozicije. Time se gubi logika prethodnog pregovaranja između korisnika terminala za UPP jer isti ne znaju s čime usporediti svoju potencijalnu poziciju ako pregovori ne uspiju. Slijedom navedenog smatramo kako pravila po kojima će operator terminala za UPP izraditi godišnji plan u slučaju izostanka dogovora korisnika terminala za UPP trebaju ostati jasna i predvidiva, a što se postiže primjenom prosječnog kapaciteta uplinjavanja.</p>	<p>Ne prihvaća se</p>	<p>Dosadašnja pravila omogućavala su da, u slučaju nepostizanja dogovora među korisnicima terminala, raspodjela kapaciteta uplinjavanja ne mora nužno biti izvršena prema prosječnom kapacitetu uplinjavanja. Predloženom izmjenom, operator terminala uvodi jasniji i objektivniji mehanizam raspodjele, prema kojem će se, ako ukupno zahtijevani kapacitet uplinjavanja premaši 80% raspoloživog kapaciteta, automatski primijeniti model raspodjele temeljen na prosječnom kapacitetu uplinjavanja. Nadalje, korisnici mogu procijeniti svoju potencijalnu poziciju samo ako zahtjevi dostavljeni operatoru odražavaju ono što je prethodno komunicirano među korisnicima tijekom pregovora.</p>

<p>Članak 33. stavak 3. točka 1.</p>	<p>Anoniman</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Preporučujemo zadržavanje vremenskog okvira od četiri dana. • Predložene promjene bi negativno utjecale na financijski položaj korisnika LNG terminala i poremetile postojeće dugoročne ugovore s dobavljačima. Budući da su ovi ugovori usklađeni s važećim pravilima korištenja terminala, bilo kakve izmjene bi prisilile korisnike na reviziju ugovornih uvjeta, što bi dovelo do značajnih troškova. Operater LNG terminala trebao bi pristupiti promjenama sveobuhvatno, uzimajući u obzir cjelokupno funkcioniranje plinskog tržišta i procijeniti financijski utjecaj na sve sudionike prije donošenja odluka. 	<p>Prihvaća se</p>	<p>Operator terminala prihvaća prijedlog vraćanja vremenskog raspona za naznaku dolaska brodova u godišnjem rasporedu usluga na četiri dana. uzimajući u obzir širi komercijalni kontekst i ugovorne obveze korisnika.</p>
<p>Članak 33. stavak 3.</p>	<p>Anoniman</p>	<p>U stavku 3. članka 33. prijedloga Pravila navedeno je kako godišnji raspored usluga mora sadržavati planirane datume dolazaka brodova na terminal, naznačene u vremenskom okviru od tri dana. Vezano na vremenski okvir dolaska broda, ranijim Pravilima je bio propisan okvir od šest dana, nakon toga je okvir smanjen na četiri dana, pa je nejasno iz kojeg razloga se sad ponovno predlaže smanjenje na tri dana. Predlažemo zadržavanje vremenskog okvira od četiri dana, s obzirom da ovako predložene izmjene negativno utječu na financijsku poziciju korisnika terminala za UPP i na postojeće (dugoročne) komercijalne ugovore s dobavljačima UPP-a. Ugovorni uvjeti iz ugovora o dobavi UPP-a prethodno su usklađeni s postojećim Pravilima korištenja terminala za UPP i bilo kakve izmjene ovog tipa bi izravno negativno utjecale na korisnike jer bi isti bili primorani izmijeniti ugovorne uvjete, a što bi rezultiralo velikim</p>	<p>Prihvaća se</p>	<p>Operator terminala prihvaća prijedlog vraćanja vremenskog raspona za naznaku dolaska brodova u godišnjem rasporedu usluga na četiri dana. uzimajući u obzir širi komercijalni kontekst i ugovorne obveze korisnika.</p>

		<p>financijskim troškom. Nužno je da operator terminala za UPP prilikom predlaganja izmjena pojedinih odredbi gleda širu sliku funkcioniranja tržišta plina i da u obzir uzima sve sudionike u dobavnom lancu te prethodno utvrdi kako te promjene utječu na financijsku poziciju svojih korisnika.</p>		
Članak 41.	Anoniman	<p>Dozvoljeno odstupanje od $\pm 2\%$ količine navedene na narudžbi za pretovar broda u odnosu na količinu navedenu u zahtjevu za prijavu broda, predlažemo povećati na $\pm 5\%$.</p> <p>Dodatno, molimo pojasniti na koji je način povezana količina dopreme UPP-a iz mjesečnog rasporeda usluga s količinom na zahtjevu za prijavu broda, postoji li dopuštena tolerancija, koliko ona iznosi i koja je relevantna mjerna jedinica?</p>	Prihvća se	<p>Uzimajući u obzir komercijalne zahtjeve korisnika terminala te potrebu za očuvanjem operativne fleksibilnosti, odredba o dozvoljenom odstupanju količine tereta do 2% u zahtjevu za prijavu broda u odnosu na količinu iz mjesečnog rasporeda usluga briše se iz prijedloga pravila. Uz navedeno, rok za podnošenje narudžbi vraćen je na postojeći rok od 72 sata (3 dana).</p>
Članak 41.	Anoniman	<ul style="list-style-type: none"> • Prethodno podnošenje narudžbi: Nova pravila zahtijevaju podnošenje narudžbi 96 sati prije dolaska broda. Predlažemo zadržavanje trenutnog roka od 72 sata (3 dana), kao što je predviđeno u postojećim pravilima. • Dopušteno odstupanje u količini tereta: Predložena promjena ograničava odstupanje na $\pm 2\%$ u odnosu na zahtjev za registraciju broda. Protivimo se ovom ograničenju jer je previše restriktivno s obzirom na ugovorne operativne tolerancije te predlažemo njegovo brisanje. Osim toga, postojeća pravila već osiguravaju da iskrcaj tereta jednog korisnika ne utječe na druge bez pisanog odobrenja. • Predložene promjene bi negativno utjecale na financijski položaj korisnika LNG terminala i 	Prihvća se	<p>Uzimajući u obzir komercijalne zahtjeve korisnika terminala te potrebu za očuvanjem operativne fleksibilnosti, odredba o dozvoljenom odstupanju količine tereta do 2% u zahtjevu za prijavu broda u odnosu na količinu iz mjesečnog rasporeda usluga, briše se iz prijedloga pravila. Uz navedeno, rok za podnošenje narudžbi vraćen je na postojeći rok od 72 sata (3 dana).</p>

		poremetile postojeće dugoročne ugovore s dobavljačima. Budući da su ovi ugovori usklađeni s važećim pravilima korištenja terminala, bilo kakve izmjene bi prisilile korisnike na reviziju ugovornih uvjeta, što bi dovelo do značajnih troškova. Operator LNG terminala trebao bi pristupiti promjenama sveobuhvatno, uzimajući u obzir cjelokupno funkcioniranje plinskog tržišta i procijeniti financijski utjecaj na sve sudionike prije donošenja odluka.		
Članak 41.	Anoniman	(1) The Terminal User delivering cargo shall be obliged to submit a Cargo Discharge Order to the Operator, no later than 96 hours before the Carrier's arrival at the Terminal. (2) The total LNG quantity specified in the Cargo Discharge Order must be in accordance with the quantities from the Monthly Service Schedule, with the maximum allowed deviation being up to $\pm 2\%$ in relation to the quantities specified in the Carrier registration application. Please keep a deadline 72 hours before. We cannot agree to the $\pm 2\%$ deviation. This is a commercial term that affects supply contracts.	Prihvća se	Uzimajući u obzir komercijalne zahtjeve korisnika terminala te potrebu za očuvanjem operativne fleksibilnosti, odredba o dozvoljenom odstupanju količine tereta do 2% u zahtjevu za prijavu broda u odnosu na količinu iz mjesečnog rasporeda usluga briše se iz prijedloga pravila. Uz navedeno, rok za podnošenje narudžbi vraćen je na postojeći rok od 72 sata (3 dana).
Članak 41.	Anoniman	U stavku 1. članka 41. prijedloga Pravila navedeno je kako je korisnik terminala za UPP koji doprema teret dužan najkasnije 96 sati prije vremena dolaska broda na terminal, operatoru, dostaviti narudžbu za pretovar tereta (trenutno je propisano tri dana, odnosno 72 sata). U stavku 2. članka 41. prijedloga Pravila navedeno je kako ukupna količina UPP-a navedena u narudžbi za pretovar tereta mora biti u skladu s količinama iz mjesečnog rasporeda usluga, pri čemu je najveće dozvoljeno	Prihvća se	Uzimajući u obzir komercijalne zahtjeve korisnika terminala te potrebu za očuvanjem operativne fleksibilnosti, odredba o dozvoljenom odstupanju količine tereta do 2% u zahtjevu za prijavu broda u odnosu na količinu iz mjesečnog rasporeda usluga briše se iz prijedloga pravila. Uz navedeno, rok za podnošenje narudžbi vraćen je na postojeći rok od 72 sata (3 dana).

		<p>odstupanje do $\pm 2\%$ u odnosu na količine navedene u zahtjevu za prijavu broda (trenutno nisu propisane odredbe vezane uz dozvoljeno odstupanje).</p> <p>Predlažemo da postojeće odredbe ostanu nepromjenjive. Skrećemo pozornost kako svaka od ovih predloženih izmjena direktno negativno utječu na financijsku poziciju svih korisnika terminala za UPP i na postojeće (dugoročne) komercijalne ugovore s dobavljačima UPP-a. Ugovorni uvjeti iz ugovora o dobavi UPP-a prethodno su usklađeni s postojećim Pravilima korištenja terminala za UPP i bilo kakve izmjene ovog tipa bi izravno negativno utjecale na korisnike terminala za UPP jer bi isti bili primorani izmijeniti ugovorne uvjete, a što bi rezultiralo velikim financijskim troškom. Smatramo da su ovakve izmjene neosnovane i nedovoljno opravdane sa strane operatora terminala za UPP. Ovim izmjenama bi se direktno narušila financijska i tržišna pozicija korisnika terminala za UPP te iz tog razloga smatramo da su iste neprihvatljive.</p>		
Članak 44.	Anoniman	<ul style="list-style-type: none"> • Prigovor na članak 44.2: Novi zahtjev da metanski broj bude najmanje jednu jedinicu viši od standardnih propisa o kvaliteti plina nepovoljan je za korisnike u usporedbi s važećim Pravilima. Članak 44.3 već adekvatno pokriva ovaj zahtjev. • Predložene promjene bi negativno utjecale na financijski položaj korisnika LNG terminala i poremetile postojeće dugoročne ugovore s dobavljačima. Budući da su ovi ugovori 	Prihvća se	Zahtjev da metanski broj UPP-a u trenutku pretovara u terminal bude najmanje za jednu jedinicu viši od standardno propisanih vrijednosti predložen je kao operativna i tehnička mjera s ciljem osiguravanja stabilnosti i predvidivosti rada terminala, smanjenja operativnih rizika te očuvanja usklađenosti plina s tehničkim zahtjevima plinskog transportnog sustava. Ovaj prijedlog temeljio se na detaljnoj analizi svih brodova i tereta pristiglih na terminal. Sukladno

		<p>usklađeni s važećim pravilima korištenja terminala, bilo kakve izmjene bi prisilile korisnike na reviziju ugovornih uvjeta, što bi dovelo do značajnih troškova. Operater LNG terminala trebao bi pristupiti promjenama sveobuhvatno, uzimajući u obzir cjelokupno funkcioniranje plinskog tržišta i procijeniti financijski utjecaj na sve sudionike prije donošenja odluka.</p>		<p>tome, predložena mjera zamišljena je kao preventivni mehanizam za zaštitu cjelokupnog opskrbnog lanca.</p> <p>Razlozi predlaganja ove mjere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Smanjenje rizika od neusklađenosti plina s regulatornim standardima transportnog sustava – Proces starenja (aging-a) UPP-a tijekom skladištenja može dovesti do postupnog smanjenja metanskog broja, posebno u uvjetima duljeg zadržavanja plina u terminalu. Ako metanski broj padne ispod propisane granice, UPP više ne ispunjava regulatorne kriterije za uplinjavanje i otpremu, što može uzrokovati značajne operativne poremećaje i financijske posljedice za sve sudionike u lancu opskrbe. 2. Izbjegavanje potrebe za ponovnim pretovarom i zbrinjavanjem tereta – U slučajevima kada UPP ne zadovoljava regulatorne uvjete za otpremu, potrebno ga je ponovno pretovariti ili zbrinuti, što generira visoke troškove za korisnike i može dovesti do privremene obustave rada terminala, ugrožavajući pouzdanost usluge i stabilnost opskrbe. 3. Povećanje pravne i operativne predvidivosti – Do sada je operator terminala imao diskrecijsko pravo odbiti brod za koji postoji opravdana sumnja da bi njegov teret mogao postati nestandardan nakon pretovara. Uvođenjem jasno definiranog minimalnog metanskog broja, ovaj se proces transparentno regulira, pružajući
--	--	--	--	---

				<p>pravnu sigurnost korisnicima i operatoru terminala.</p> <p>4. Usklađivanje s industrijskim standardima – Postavljanje strožih kriterija kvalitete plina od regulatorno propisanih minimuma standardna je praksa u industriji UPP-a, s ciljem osiguravanja neometanog funkcioniranja cijelog lanca opskrbe, minimiziranja tehničkih rizika te održavanja dugoročne pouzdanosti terminala.</p> <p>S obzirom na to da je pitanje kvalitete plina uređeno Općim uvjetima opskrbe plinom, operator terminala prihvaća prijedlog i briše predmetne odredbe iz prijedloga pravila.</p>
Članak 44.	Anoniman	<p>The Terminal User shall be obliged at all times to ensure compliance of gas quality parameters with the standard gas quality determined in accordance with the regulations governing gas quality requirements. The Terminal User should be responsible for complying with quality parameters at the time of discharge. The Terminal Operator is responsible for technical operations that cause LNG aging in the terminal storage tanks, and the Terminal Operator has control over such changes in LNG composition after discharge.</p>	Ne prihvaća se	<p>Operator terminala nema utjecaj na prirodne promjene sastava UPP-a, budući da su procesi starenja (aging-a) plina posljedica njegovih fizikalno-kemijskih svojstava, a ne operativnih aktivnosti operatora, pri čemu operator nema mogućnost sprječavanja ovih procesa, već samo njima upravlja, u skladu s tehničkim mogućnostima terminala. Ključno je naglasiti da, ako korisnik dostavi UPP granične kvalitete i pritom ne nominira odgovarajuće kapacitete uplinjavanja, postoji objektivni rizik da će, zbog prirodnih promjena u sastavu plina tijekom skladištenja, doći do odstupanja od standarda kvalitete plina propisanih za otpremu u transportni sustav. U takvim okolnostima, odgovornost za takav ishod ne može se pripisati operatoru, već isključivo korisniku, koji je odgovoran za operativne odluke vezane uz skladištenje i uplinjavanje vlastitog UPP-a. Članak</p>

				<p>44. stavak 3. jasno definira da operator terminala ne snosi odgovornost za kvalitetu UPP-a dostavljenog na terminal niti za kvalitetu uplinjenog UPP-a otpremljenog u transportni sustav. Ova odredba u potpunosti je usklađena s temeljnim načelima odgovornosti za otpremljeni plin, prema kojima operator terminala osigurava tehničke uvjete za skladištenje i uplinjavanje, dok parametri kvalitete UPP-a ostaju isključiva odgovornost korisnika terminala.</p> <p>Slijedom navedenog, smatramo da važeće odredbe pravilnika na jasan i transparentan način uređuju odgovornosti operatora i korisnika terminala u pogledu kvalitete plina.</p>
Članak 44.	Anoniman	<p>(2) By way of exception to paragraph 1 hereof, the Terminal User shall be obliged to ensure that the methane number of LNG, at the time of discharge of the cargo to the Terminal, is at least one unit higher than the value determined by the regulations regulating the standard gas quality. Keep the Methane no. at 70 as before, as this change will restrict supply sources, and it is detrimental for operation of the existing long term supply contracts.</p>	Prihvća se	<p>Zahtjev da metanski broj UPP-a u trenutku pretovara u terminal bude najmanje za jednu jedinicu viši od standardno propisanih vrijednosti predložen je kao operativna i tehnička mjera s ciljem osiguravanja stabilnosti i predvidivosti rada terminala, smanjenja operativnih rizika te očuvanja usklađenosti plina s tehničkim zahtjevima plinskog transportnog sustava.</p> <p>Ovaj prijedlog temeljio se na detaljnoj analizi svih brodova i tereta pristiglih na terminal. Sukladno tome, predložena mjera zamišljena je kao preventivni mehanizam za zaštitu cjelokupnog opskrbnog lanca.</p> <p>Razlozi predlaganja ove mjere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Smanjenje rizika od neusklađenosti plina s regulatornim standardima transportnog sustava – Proces starenja (aging-a) UPP-a tijekom skladištenja može dovesti do postupnog smanjenja metanskog broja, posebno u uvjetima duljeg zadržavanja

				<p>plina u terminalu. Ako metanski broj padne ispod propisane granice, UPP više ne ispunjava regulatorne kriterije za uplinjavanje i otpremu, što može uzrokovati značajne operativne poremećaje i financijske posljedice za sve sudionike u lancu opskrbe.</p> <ol style="list-style-type: none">2. Izbjegavanje potrebe za ponovnim pretovarom i zbrinjavanjem tereta – U slučajevima kada UPP ne zadovoljava regulatorne uvjete za otpremu, potrebno ga je ponovno pretovariti ili zbrinuti, što generira visoke troškove za korisnike i može dovesti do privremene obustave rada terminala, ugrožavajući pouzdanost usluge i stabilnost opskrbe.3. Povećanje pravne i operativne predvidivosti – Do sada je operator terminala imao diskrecijsko pravo odbiti brod za koji postoji opravdana sumnja da bi njegov teret mogao postati nestandardan nakon pretovara. Uvođenjem jasno definiranog minimalnog metanskog broja, ovaj se proces transparentno regulira, pružajući pravnu sigurnost korisnicima i operatoru terminala.4. Usklađivanje s industrijskim standardima – Postavljanje strožih kriterija kvalitete plina od regulatorno propisanih minimuma standardna je praksa u industriji UPP-a, s ciljem osiguravanja neometanog funkcioniranja cijelog lanca opskrbe, minimiziranja tehničkih rizika te održavanja dugoročne pouzdanosti terminala.
--	--	--	--	--

				S obzirom na to da je pitanje kvalitete plina uređeno Općim uvjetima opskrbe plinom, operator terminala prihvaća prijedlog i briše predmetne odredbe iz prijedloga pravila.
Članak 44.	Anoniman	We recommend including a clear reference to the document where the natural gas composition is published.	Prihvaća se	Kako bi se osigurala dodatna jasnoća u pogledu izvora koji definira sastav prirodnog plina, operator izmijenjen je članak 44. stavak 1., kojim se precizirati referenca na Opće uvjete opskrbe plinom.
Članak 44.	Anoniman	Članak 44. je potrebno uskladiti s odredbama Tablice 3. iz Priloga 2. Općih uvjeta opskrbe plinom (NN br. 50/18, 88/19, 39/20, 100/21, 103/22, 68/23). Ako dostavljeni teret u trenutku pretovara odgovara standardnoj kvaliteti plina iz Tablice 3. iz Priloga 2. Općih uvjeta opskrbe plinom (NN br. 50/18, 88/19, 39/20, 100/21, 103/22, 68/23), smatramo da ga operator terminala za UPP treba prihvatiti bez iznimke, odnosno dodatnog povećanja standarda kvalitete plina, a sve u svrhu osiguranja provedbe postojećih propisa koje donosi Hrvatska energetska regulatorna agencija.	Prihvaća se	Zahtjev da metanski broj UPP-a u trenutku pretovara u terminal bude najmanje za jednu jedinicu viši od standardno propisanih vrijednosti predložen je kao operativna i tehnička mjera s ciljem osiguravanja stabilnosti i predvidivosti rada terminala, smanjenja operativnih rizika te očuvanja usklađenosti plina s tehničkim zahtjevima plinskog transportnog sustava. Ovaj prijedlog temeljio se na detaljnoj analizi svih brodova i tereta pristiglih na terminal. Sukladno tome, predložena mjera služi kao preventivni mehanizam za zaštitu cjelokupnog opskrbnog lanca. Razlozi predlaganja ove mjere: 1. Smanjenje rizika od neusklađenosti plina s regulatornim standardima transportnog sustava – Proces starenja (aging-a) UPP-a tijekom skladištenja može dovesti do postupnog smanjenja metanskog broja, posebno u uvjetima duljeg zadržavanja plina u terminalu. Ako metanski broj padne ispod propisane granice, UPP više ne ispunjava regulatorne kriterije za uplinjavanje i otpremu, što može uzrokovati značajne operativne poremećaje i

				<p>financijske posljedice za sve sudionike u lancu opskrbe.</p> <ol style="list-style-type: none">2. Izbjegavanje potrebe za ponovnim pretovarom i zbrinjavanjem tereta – U slučajevima kada UPP ne zadovoljava regulatorne uvjete za otpremu, potrebno ga je ponovno pretovariti ili zbrinuti, što generira visoke troškove za korisnike i može dovesti do privremene obustave rada terminala, ugrožavajući pouzdanost usluge i stabilnost opskrbe.3. Povećanje pravne i operativne predvidivosti – Do sada je operator terminala imao diskrecijsko pravo odbiti brod za koji postoji opravdana sumnja da bi njegov teret mogao postati nestandardan nakon pretovara. Uvođenjem jasno definiranog minimalnog metanskog broja, ovaj se proces transparentno regulira, pružajući pravnu sigurnost korisnicima i operatoru terminala.4. Usklađivanje s industrijskim standardima – Postavljanje strožih kriterija kvalitete plina od regulatorno propisanih minimuma standardna je praksa u industriji UPP-a, s ciljem osiguravanja neometanog funkcioniranja cijelog lanca opskrbe, minimiziranja tehničkih rizika te održavanja dugoročne pouzdanosti terminala. <p>S obzirom na to da je pitanje kvalitete plina uređeno Općim uvjetima opskrbe plinom, operator terminala prihvaća prijedlog i briše predmetne odredbe iz prijedloga pravila.</p>
--	--	--	--	---

Članak 76.	Anoniman	Razdoblje redovitog održavanja povećano je s 7 na 12 dana. Predlažemo zadržavanje postojećeg ograničenja od 7 dana, budući da svaki dodatni dan predstavlja izravan trošak za Korisnike.	Ne prihvaća se	Na temelju iskustva u upravljanju terminalom, ugradnje dodatne opreme radi povećanja kapaciteta te provedene neovisne analize europskih terminala za UPP, operator uvodi izmjene trajanja redovnog održavanja s dosadašnjih 7 dana na 12 dana. S obzirom na istek garancije na izgrađeni terminal te činjenicu da se radi o drugom povećanju kapaciteta u posljednje tri godine, dodatno ugrađena oprema zahtijeva specifične i detaljne preglede, ispitivanja i certifikaciju od strane Klasifikacijskog društva broda. Povećanje broja dana redovnog održavanja nužno je radi osiguranja sigurnog i pouzdanog rada terminala, pri čemu i dalje predstavlja najkraći period održavanja među svim terminalima za UPP u Europi.
Članak 76.	Anoniman	The Operator must submit the annual Terminal maintenance schedule for the following gas year to Terminal Users, showing a maximum of 12 days for planned service suspensions or restrictions due to regular maintenance (the current version of the Rules of Operation allows 7 days). Additionally, the total number of planned and unplanned regular maintenance days has been increased from 10 to 15. This rule shall be applicable from the beginning of GY 2025/2026(Article 85 (10)). We are strongly against this change as it affects existing commercial LNG supply contracts, rebalance our supply and cause losses.	Ne prihvaća se	Na temelju iskustva u upravljanju terminalom, ugradnje dodatne opreme radi povećanja kapaciteta te provedene neovisne analize europskih terminala za UPP, operator uvodi izmjene broja dana redovnog održavanja. S obzirom na istek garancije na izgrađeni terminal te činjenicu da se radi o drugom povećanju kapaciteta u posljednje tri godine, dodatno ugrađena oprema zahtijeva specifične i detaljne preglede, ispitivanja i certifikaciju od strane Klasifikacijskog društva broda. Povećanje broja dana redovnog održavanja nužno je radi osiguranja sigurnog i pouzdanog rada terminala, pri čemu i dalje predstavlja najkraći period održavanja među svim terminalima za UPP u Europi. Razumijemo da svaka promjena u broju dana održavanja može imati utjecaj na postojeće komercijalne ugovore i planove opskrbe korisnika. Međutim, ove su izmjene nužne kako bi se osigurala dugoročna sigurnost i operativna učinkovitost terminala, čime se u konačnici smanjuje rizik

				neplaniranih zastoja i osigurava kontinuirana i stabilna usluga za sve korisnike.
Članak 85. stavak 11.	Anoniman	<ul style="list-style-type: none"> • Prigovor na članak 85.11: Novi Aneks 1 Općih uvjeta ne može se primijeniti na postojeće ugovore o korištenju LNG terminala jer korisnici nisu bili upoznati s tim uvjetima u trenutku sklapanja svojih važećih ugovora. Novi uvjeti mogu biti valjani samo za buduće ugovore. Njihova retroaktivna primjena suprotna je zakonskom zahtjevu da ugovorni uvjeti moraju biti poznati ili su trebali biti poznati u trenutku potpisivanja ugovora, što takvu primjenu čini pravno nevažećom. Detaljnije objašnjenje nalazi se u dijelu Načelne primjedbe na prijedlog propisa ili akta 	Pojašnjeno	<p>Prigovor da se izmjene Općih uvjeta ne mogu primjenjivati na ugovore o korištenju terminala sklopljene prije stupanja na snagu tih izmjena, načelno bi bio osnovan kada bi se to pitanje ocjenjivalo isključivo prema pravilima zabrane retroaktivnog djelovanja propisa i članku 295. Zakona o obveznim odnosima (ZOO), kojim se uređuje valjanost općih uvjeta ugovora.</p> <p>Međutim, u konkretnom slučaju to pitanje je dodatno i valjano uređeno samim Pravilima korištenja terminala, koji predstavljaju podzakonski propis donesen temeljem ovlasti iz Zakona o tržištu plina i Zakona o terminalu za UPP. Opći uvjeti su sastavni dio tih Pravila i time imaju pravnu narav propisa, a ne samo ugovorne odredbe u smislu čl. 295. ZOO.</p> <p>Člankom 14. ugovora o korištenju terminala, koji su korisnici potpisali, sadrži izričitu odredbu da korisnik prihvaća mogućnost promjene propisa tijekom trajanja ugovora, te se obvezuje sklopiti dodatak radi usklađenja ugovora s izmijenjenim propisima.</p>
Članak 85. stavak 11.	Anoniman	Predlažemo brisanje stavka 11. kojim je propisano kako se odredbe članka 17. stavka 2. i 3. Općih uvjeta, kojima se određuje iznos sredstava osiguranja plaćanja, ne primjenjuju da sredstva dostavljena za važeće ugovore o korištenju terminala, do isteka roka za obnovu i dostavu novih sredstava osiguranja plaćanja u skladu s člankom 19. Općih uvjeta.	Pojašnjeno	<p>Prigovor da se izmjene Općih uvjeta ne mogu primjenjivati na ugovore o korištenju terminala sklopljene prije stupanja na snagu tih izmjena, načelno bi bio osnovan kada bi se to pitanje ocjenjivalo isključivo prema pravilima zabrane retroaktivnog djelovanja propisa i članku 295. Zakona o obveznim odnosima (ZOO), kojim se uređuje valjanost općih uvjeta ugovora.</p> <p>Međutim, u konkretnom slučaju to pitanje je dodatno i valjano uređeno samim Pravilima</p>

		<p>Novi Prilog 1. Opći uvjeti korištenja terminala za ukapljeni prirodni plin se ne može primijeniti na postojeće ugovore o korištenju terminala za ukapljeni prirodni plin jer korisnicima terminala za UPP navedeni Opći uvjeti nisu bili poznati u vrijeme sklapanja trenutno važećih ugovora o korištenju terminala. Novi Opći uvjeti mogu isključivo važiti za nove ugovore o korištenju terminala za ukapljeni prirodni plin. Namjera da se novi Opći uvjeti primjene na postojeće ugovore o korištenju terminala za ukapljeni prirodni plin u suprotnosti je s posljednjom pretpostavkom za njihovu valjanost, a time i u suprotnosti sa stavkom 5. članka 295. Zakona o obveznim odnosima (NN br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023) kojim je propisano da opći uvjeti obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora. Detaljnije obrazloženje navedeno je u dijelu <i>Načelne primjedbama na prijedlog propisa ili akta.</i></p> <p>Slijedom navedenog, predlažemo izmjenu stavka 11. na način da glasi: <i>Odredbe Priloga 1. Općih uvjeta ovog Pravilnika ne primjenjuju se na važeće ugovore o korištenju terminala.</i></p>		<p>korištenja terminala, koji predstavljaju podzakonski propis donesen temeljem ovlasti iz Zakona o tržištu plina i Zakona o terminalu za UPP. Opći uvjeti su sastavni dio tih Pravila i time imaju pravnu narav propisa, a ne samo ugovorne odredbe u smislu čl. 295. ZOO.</p> <p>Člankom 14. ugovora o korištenju terminala, koji su korisnici potpisali, sadrži izričitu odredbu da korisnik prihvaća mogućnost promjene propisa tijekom trajanja ugovora, te se obvezuje sklopiti dodatak radi usklađenja ugovora s izmijenjenim propisima.</p>
Članak 17. Općih uvjeta	Anoniman	<ul style="list-style-type: none"> • Predložene izmjene zahtjeva za osiguranje plaćanja, uključujući značajno povećanje traženog iznosa su značajno više nego kod usporedivih LNG terminala u EU te bi financijski nepovoljno utjecale na korisnike LNG terminala. Shodno tome predlažemo da se zahtjevi za osiguranje plaćanja ne mijenjaju. 	Djelomično se prihvaća	<p>Predložene izmjene sredstva osiguranja proizašle su iz potrebe za usklađivanjem s tržišnim uvjetima, smanjenjem financijskih rizika i osiguravanjem dugoročne stabilnosti poslovanja operatora. Terminal pruža kritične energetske usluge, pri čemu predvidivi i sigurni novčani tokovi igraju ključnu ulogu u očuvanju financijske održivosti. Budući da</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Ukoliko se i ustraje na novim zahtjevima za osiguranje plaćanja, predložene izmjene zahtjeva za osiguranje plaćanja ne mogu se primijeniti na postojeće ugovore o korištenju LNG terminala jer korisnici nisu bili upoznati s tim uvjetima u trenutku sklapanja svojih važećih ugovora. Novi uvjeti mogu biti valjani samo za buduće ugovore. Njihova retroaktivna primjena suprotna je zakonskom zahtjevu da ugovorni uvjeti moraju biti poznati ili su trebali biti poznati u trenutku potpisivanja ugovora, što takvu primjenu čini pravno nevažećom. Detaljnije objašnjenje nalazi se u dijelu Načelne primjedbe na prijedlog propisa ili akta 		<p>usluge terminala zahtijevaju značajne kapitalne i operativne troškove, neizvršavanje financijskih obveza korisnika moglo bi imati lančane posljedice na poslovanje, ugovorne obveze i financijsku stabilnost operatora. Operator terminala, temeljem dostavljenih komentara, odlučio je djelomično usvojiti prijedlog te izmijeniti prijedlog pravila na način da zadrži postojeća pravila za određivanje sredstava osiguranja plaćanja tijekom prve dvije godine ugovora. Međutim, s ciljem očuvanja dugoročne financijske stabilnosti i sigurnosti poslovanja, iznosi sredstava osiguranja povećavat će se od treće godine, pa sve do kraja ugovorenog razdoblja.</p> <p>U tom kontekstu, za navedeno razdoblje korisnici će moći osigurati svoje obveze putem zadužnice u iznosu od 50% ukupne ugovorne obveze ili bankarske garancije u iznosu od 5% preostalog ugovornog iznosa.</p> <p>Na ovaj način, operator nastoji postići uravnotežen pristup upravljanju rizicima, osiguravajući stabilnost terminala i zaštitu od potencijalnih financijskih poremećaja, dok istovremeno očuva pozitivan komercijalni interes korisnika, izbjegavajući njihovo dodatno financijsko opterećenje.</p>
Članak 17. Općih uvjeta	Anoniman	Vezano na buduće razdoblje ugovaranja, smatramo kako ne postoji ni jedan opravdani razlog za izmjenu pravila o dostavi sredstava osiguranja plaćanja, odnosno drastičnom podizanju iznosa traženog sredstva osiguranja plaćanja u odnosu na važeća pravila. Predloženim izmjenama bi se korisnici terminala za UPP stavili u bitno nepovoljniji financijski	Djelomično se prihvaća	Predložene izmjene sredstva osiguranja proizašle su iz potrebe za usklađivanjem s tržišnim uvjetima, smanjenjem financijskih rizika i osiguravanjem dugoročne stabilnosti poslovanja operatora. Terminal pruža kritične energetske usluge, pri čemu predvidivi i sigurni novčani tokovi igraju ključnu ulogu u očuvanju financijske održivosti. Budući da usluge terminala zahtijevaju značajne kapitalne i

	<p>položaj, a operator terminala za UPP bi počeo koristiti praksu dostave sredstva osiguranja plaćanja koju ne koristi ni jedan drugi operator terminala za UPP u EU. Razumijemo kako operator terminala za UPP želi umanjiti svoju financijsku izloženost, no smatramo kako nije prihvatljivo da se to ostvari isključivo na štetu korisnika terminala za UPP. S tim u vezi, korisno je prikazati usporedbu s iznosima sredstava osiguranja plaćanja koje zahtijevaju drugi operatori terminala za UPP. I drugi operatori terminala za UPP obavljaju reguliranu energetska djelatnost te imaju istovjetna temeljna zakonska prava i obveze kao i hrvatski operator terminala za UPP. U nastavku navodimo njihove prakse dostave sredstva osiguranja plaćanja iz koje je jasno vidljiva razlika ustanovljenih praksi i iznosa predloženih ovim Općim uvjetima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OLT Toscana (Italija) – sredstvo osiguranja plaćanja (dalje u tekstu: SOP) iznosi 1/3 maksimalne godišnje naknade (Izvor: Pravila korištenja) - SNAM – FSRU Italia (Italija) – SOP iznosi 100% naknada za tri slota s najvećom vrijednosti ili 36% maksimalnih godišnjih naknada (što god je veće), oboje u zbroju s ukupnim naknadama za transport (Izvor: Pravila uplinjavanja) - Revithoussa (Grčka) – korisnik terminala za UPP dužan je dostaviti sredstvo osiguranja plaćanja u iznosu od 30% godišnjih naknada za 		<p>operativne troškove, neizvršavanje financijskih obveza korisnika moglo bi imati lančane posljedice na poslovanje, ugovorne obveze i financijsku stabilnost operatora. Operator terminala, temeljem dostavljenih komentara, odlučio je djelomično usvojiti prijedlog te izmijeniti prijedlog pravila na način da zadrži postojeća pravila za određivanje sredstava osiguranja plaćanja tijekom prve dvije godine ugovora. Međutim, s ciljem očuvanja dugoročne financijske stabilnosti i sigurnosti poslovanja, iznosi sredstava osiguranja povećavat će se od treće godine, pa sve do kraja ugovorenog razdoblja.</p> <p>U tom kontekstu, za navedeno razdoblje korisnici će moći osigurati svoje obveze putem zadužnice u iznosu od 50% ukupne ugovorne obveze ili bankarske garancije u iznosu od 5% preostalog ugovornog iznosa.</p> <p>Na ovaj način, operator nastoji postići uravnotežen pristup upravljanju rizicima, osiguravajući stabilnost terminala i zaštitu od potencijalnih financijskih poremećaja, dok istovremeno očuva pozitivan komercijalni interes korisnika, izbjegavajući njihovo dodatno financijsko opterećenje.</p>
--	---	--	---

		<p>zakupljene kapacitete (Izvor: Primjerak okvirnog ugovora)</p> <p>- Alexandroupolis (Grčka) – SOP iznosi 5% ukupnih godišnjih naknada za zakupljene kapacitete (Izvor: Pravila korištenja LNG terminala)</p> <p>Slijedom navedenog, predlažemo da se i za buduće razdoblje ugovaranja primjenjuju postojeća pravila dostave sredstva osiguranja plaćanja.</p>		
Članak 17. Općih uvjeta	Anoniman	<p>The proposed security instruments under TUA are nearly double the amount in the current version. We see no justification for this change and believe it is in the terminal's best interest to attract long-term partners. This regulation penalizes longterm partners while providing a financial advantage to users focused solely on shortterm cooperation.</p>	Djelomično se prihvaća	<p>Predložene izmjene sredstva osiguranja proizašle su iz potrebe za usklađivanjem s tržišnim uvjetima, smanjenjem financijskih rizika i osiguravanjem dugoročne stabilnosti poslovanja operatora. Terminal pruža kritične energetske usluge, pri čemu predvidivi i sigurni novčani tokovi igraju ključnu ulogu u očuvanju financijske održivosti. Budući da usluge terminala zahtijevaju značajne kapitalne i operativne troškove, neizvršavanje financijskih obveza korisnika moglo bi imati lančane posljedice na poslovanje, ugovorne obveze i financijsku stabilnost operatora. Operator terminala, temeljem dostavljenih komentara, odlučio je djelomično usvojiti prijedlog te izmijeniti prijedlog pravila na način da zadrži postojeća pravila za određivanje sredstava osiguranja plaćanja tijekom prve dvije godine ugovora. Međutim, s ciljem očuvanja dugoročne financijske stabilnosti i sigurnosti poslovanja, iznosi sredstava osiguranja povećavat će se od treće godine, pa sve do kraja ugovorenog razdoblja.</p>

				<p>U tom kontekstu, za navedeno razdoblje korisnici će moći osigurati svoje obveze putem zadužnice u iznosu od 50% ukupne ugovorne obveze ili bankarske garancije u iznosu od 5% preostalog ugovornog iznosa.</p> <p>Na ovaj način, operator nastoji postići uravnotežen pristup upravljanju rizicima, osiguravajući stabilnost terminala i zaštitu od potencijalnih financijskih poremećaja, dok istovremeno očuva pozitivan komercijalni interes korisnika, izbjegavajući njihovo dodatno financijsko opterećenje.</p>
Članak 36. Općih uvjeta	Anoniman	<p>Povećanje sa 7 na prvih 15 dana trajanja redovnih radova održavanja za koje je korisnik terminala dužan podmiriti naknadu za korištenje terminala i druge primjenjive naknade. Predlažemo zadržavanje postojećeg ograničenja od 7 dana, budući da svaki dodatni dan predstavlja izravan trošak za Korisnike.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ukoliko se i ustraje na produljenom periodu, predložene izmjene ne mogu se primijeniti na postojeće ugovore o korištenju LNG terminala jer korisnici nisu bili upoznati s tim uvjetima u trenutku sklapanja svojih važećih ugovora. Novi uvjeti mogu biti valjani samo za buduće ugovore. Njihova retroaktivna primjena suprotna je zakonskom zahtjevu da ugovorni uvjeti moraju biti poznati ili su trebali biti poznati u trenutku potpisivanja ugovora, što takvu primjenu čini pravno nevažećom. Detaljnije objašnjenje nalazi se u dijelu Načelne primjedbe na prijedlog propisa ili akta 	Djelomično se prihvaća	<p>Predložena izmjena, kojom se povećava broj dana tijekom kojih je korisnik terminala obvezan podmiriti naknadu za korištenje terminala i druge primjenjive naknade, izravna je posljedica produljenja ukupnog trajanja redovnog održavanja terminala.</p> <p>S obzirom na to da je u dosadašnjim pravilima obveza plaćanja bila izravno vezana uz trajanje redovnog održavanja, predmetna prilagodba osigurava konzistentnost regulatornog okvira i usklađenost s operativnim potrebama terminala. Sukladno povećanju broja dana održavanja, na odgovarajući način je prilagođen i broj dana do 12 dana na koje se primjenjuju financijske obveze korisnika, čime se osigurava jednaka primjena načela iz postojećih pravila u novim operativnim uvjetima. Iz navedenog razloga prijedlog je djelomično prihvaćen.</p>
Članak 47. Općih uvjeta	Anoniman	<ul style="list-style-type: none"> • Stari članak 47 u važećim općim uvjetima je obrisani i zamijenjen novom verzijom koja stavlja 	Djelomično se prihvaća	<p>Po provedenom savjetovanju članak 47. vraćen je u pravilu. Važeća odredba članka 47. u pravilu</p>

		<p>Korisnike u nepovoljniji položaj.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Predložemo zadržavanje izvornog članka 47 iz prethodnih pravila. • Ukoliko se i ustraje na novom članku 47, predložene izmjene ne mogu se primijeniti na postojeće ugovore o korištenju LNG terminala jer korisnici nisu bili upoznati s tim uvjetima u trenutku sklapanja svojih važećih ugovora. Novi uvjeti mogu biti valjani samo za buduće ugovore. Njihova retroaktivna primjena suprotna je zakonskom zahtjevu da ugovorni uvjeti moraju biti poznati ili su trebali biti poznati u trenutku potpisivanja ugovora, što takvu primjenu čini pravno nevažećom. Detaljnije objašnjenje nalazi se u dijelu Načelne primjedbe na prijedlog propisa ili akta 		<p>korektno prepoznaje institut promijenjenih okolnosti i potrebu za očuvanjem ravnoteže ugovornih strana u slučaju značajnih promjena regulatornog okvira. U odnosu na prethodnu odredbu, izvršena je promjena u pogledu roka za postizanje dogovora, koji je s 60 dana skraćen na 30 dana jer omogućuje pravovremenu prilagodbu ugovora novim zakonodavnim zahtjevima, uz istovremeno sprječavanje dugotrajne neizvjesnosti u provedbi ugovornih odnosa.</p> <p>U odnosu na dio odgovora vezano na retroaktivnu primjenu uvjeta, pogledati pojašnjenje u načelnim primjedbama koji obrađuje predmetnu situaciju.</p>
Članak 47. Općih uvjeta	Anoniman	We would like to keep the old wording: "Stability of the provisions of the Terminal Use Agreement".	Djelomično se prihvaća	<p>Po provedenom savjetovanju članak 47. vraćen je u pravila. Važeća odredba članka 47. u pravilu korektno prepoznaje institut promijenjenih okolnosti i potrebu za očuvanjem ravnoteže ugovornih strana u slučaju značajnih promjena regulatornog okvira. U odnosu na prethodnu odredbu, izvršena je promjena u pogledu roka za postizanje dogovora, koji je s 60 dana skraćen na 30 dana jer omogućuje pravovremenu prilagodbu ugovora novim zakonodavnim zahtjevima, uz istovremeno sprječavanje dugotrajne neizvjesnosti u provedbi ugovornih odnosa.</p>